

No. 33496

**DENMARK
and
BELARUS**

**Air Services Agreement (with annexes). Signed at Oslo on
24 November 1995**

Authentic texts: Danish, Belarusian and English.

Registered by Denmark on 9 January 1997.

**DANEMARK
et
BÉLARUS**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexes). Signé à
Oslo le 24 novembre 1995**

Textes authentiques : danois, biélorusse et anglais.

Enregistré par le Danemark le 9 janvier 1997.

[DANISH TEXT — TEXTE DANOIS]

OVERENSKOMST MELLEM KONGERIGET DANMARKS REGERING OG REPUBLIKKEN BELARUS' REGERING VEDRØRENDE LUFTRAFIK

Kongeriget Danmarks regering og Republikken Belarus' regering, som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart og Overenskomsten om Transitrettigheder for Internationale Luftruter, der blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944 og som nærer ønske om, i overensstemmelse med den nævnte konvention, at afslutte en overenskomst med det hovedformål at etablere regelmæssig lufttrafik mellem deres respektive territorier er kommet overens om følgende:

Artikel I Definitioner

I denne overenskomst skal

- (a) udtrykket »konvention« betyde Konventionen om international civil luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90, og enhver ændring af tillæggene eller af konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, for så vidt disse tillæg og ændringer er blevet vedtaget af begge kontraherende parter;
- (b) udtrykket »luftfartsmyndigheder« betyde, for Republikken Belarus' vedkommende, Statens Luftfatskomité, og for Kongeriget Danmarks vedkommende, Trafikministeriet, eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ der er bemyndiget til at udføre de funktioner der for nuværende udøves af de nævnte myndigheder;
- (c) udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyde et luftfartsselskab som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3;
- (d) udtrykket »territorium«, »lufttrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« og »teknisk landing« har de betydninger som er fastsat for dem i konventionens artikler 2 og 96;
- (e) »overenskomst« betyde denne overenskomst, dens tillæg og alle ændringer heri;
- (f) »tillæg« betyde tillæggene til denne overenskomst eller som ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 17, stk. 2. Tillæggene udgør en integreret del af denne overenskomst og alle henvisninger til overenskomsten skal omfatte henvisning til tillæggene med mindre andet er foreskrevet;
- (g) udtrykket »takst« betyde de priser, der skal betales for befordring af passagerer, bagage og fragt, samt de betingelser hvorunder disse priser anvendes, heri indbefattet priser og betingelser for andre ydelser udført af luftfartsselskabet i forbindelse med luftbefordringen, og inkluderer betaling og betingelser for agentur, men undtaget betaling og betingelser for befordring af post;
- (h) udtrykket »brugerafgift« betyde en afgift afkrævet luftfartsselskaber af de kompetente myndigheder for brug af lufthavn eller luftnavigationsfaciliteter for luftfartøjer, besætningen, passagerer og last.

Artikel 2 Trafikrettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de følgende rettigheder med henblik på international lufttrafik af det luftfartsselskab eller de luftfartsselskaber som er udpeget af den anden kontraherende part:
 - (a) ret til at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
 - (b) ret til at foretage tekniske landinger på ovennævnte territorium,
 - (c) ret til at foretage landinger på ovennævnte territorium på de pladser der er angivet i denne overenskomsts tillæg med det formål at optage og afsætte i international trafik passagerer, fragt og post enten hver for sig eller kombineret.
2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give et luftfartsselskab udpeget af en kontraherende part ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer,

fragt og post som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parters luftfartsselskaber, som ikke er udpeget i henhold til denne overenskomsts artikel 3, tilstås også de rettigheder som er anført i denne artikels stk. 1 (a) og (b).

Artikel 3

Udpegning af luftfartsselskab

1. Hver kontraherende part skal have ret til skriftlig overfor den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter, og til at tilbagekalde eller ændre sådanne udpegelser.
2. Ved modtagelse af en sådan udpegelse skal den anden kontraherende part, under forbehold af denne artikels stk. 3 og 4, upholdeligt give de udpegede luftfartsselskaber den behørig driftstilladelse.
3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab at godtgøre overfor dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår som foreskrives i henhold til de love og bestemmelser som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.
4. a) Kongeriget Danmarks regering skal være berettiget til at nægte at give den driftstilladelse som omtales i denne artikels stk. 2, eller til at opstille sådanne betingelser som de måtte anse for påkrævede, for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder der er angivet i artikel 2, i ethvert tilfælde hvor den ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol af det pågældende luftfartsselskab beror i Belarus, og at luftfartsselskabet er inkorporeret, og har sit primære forretningssted i Belarus.
- b) Republikken Belarus' regering skal være berettiget til at nægte at give den driftstilladelse som omtales i denne artikels stk. 2, eller at opstille sådanne betingelser som den måtte anse for påkrævede, for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder der er angivet i artikel 2, i ethvert tilfælde hvor den ikke

finder det godtgjort, at effektiv kontrol af det pågældende luftfartsselskab beror i Danmark, og at luftfartsselskabet er inkorporeret, og har sit primære forretningssted i Danmark.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og godkendt kan det påbegynde driften af den aftalte trafik, forudsat at luftfartsselskabet opfylder alle denne overenskomsts bestemmelser.

Artikel 4

Tilbagekaldelse, suspension, samt pålæggelse af betingelser

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbageholde eller tilbagekalde en driftstilladelse, eller til at suspendere det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs udnyttelse af de rettigheder, som er angivet i denne overenskomsts artikel 2, eller til at foreskrive sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for udnyttelsen af disse rettigheder:
 - a) (i) i ethvert tilfælde hvor Kongeriget Danmarks regering ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol med pågældende luftfartsselskab beror i Belarus, og at luftfartsselskabet er inkorporeret og har sit primære forretningssted i Belarus.
 - (ii) i ethvert tilfælde hvor Republikken Belarus' regering ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol med pågældende luftfartsselskab beror i Danmark, og at luftfartsselskabet er inkorporeret og har sit primære forretningssted i Danmark.
 - b) i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme de love og bestemmelser udfærdiget hos den kontraherende part som tilstår disse rettigheder; eller
 - c) i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne bestemmelser.
2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse eller suspension af den driftstilladelse eller pålæggelse af de betingelser, som er omhandlet i denne artikels stk. 1, er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love og bestemmelser, skal sådan ret kun ud-

øves efter drøftelse med den anden kontraherende part.

I så fald skal drøftelsen afholdes indenfor en periode af tredive (30) dage fra den dato, hvor den anden kontraherende part modtager en sådan anmodning i skriftlig form.

Artikel 5

Benyttelse af lufthavne og faciliteter

1. En kontraherende part skal ikke pålægge den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber højere brugeravgifter end dem som pålægges dens egne luftfartsselskaber, der opererer mellem de kontraherende parts territorier.

Enhver afgift for luftnavigationsfaciliteter, som pålægges international trafik, udført af luftfartsselskaber der er autoriseret af en kontraherende part, skal stå i rimeligt forhold til omkostningen af den serviceydelse, som det pågældende luftfartsselskab har modtaget, og skal pålignes i overensstemmelse med de relevante retningslinier udstedt af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

2. Under driften af den aftalte trafik, skal de samme ensartede betingelser gælde hver kontraherende parts luftfartsselskabers brug af lufthavne, såvel som andre faciliteter under dens kontrol.
3. Hver kontraherende part skal tilskynde drøftelser om brugeravgifter mellem dens kompetente afgiftspålaggende myndigheder og de luftfartsselskaber der benytter tjenesteydelserne og faciliteterne stillet til rådighed af disse afkrævende myndigheder, og, hvor det er praktisk muligt, ved mellemkomst af disse luftfartsselskabers repræsenterende organisationer. Der bør gives rimeligt varsel om ethvert forslag til ændringer af sådanne afgifter til sådanne brugere, for at sætte dem i stand til at udtrykke deres synspunkter, før ændringer udføres. Hver kontraherende part skal desuden tilskynde dens myndigheder som pålægger afgifter og sådanne brugere til at udveksle passende informationer angående sådanne afgifter.

Artikel 6

Toldafgifter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international lufttrafik af hver kontraherende parts udpe-

gede luftfartsselskab, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof og smøreolie og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer skal ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer, og andre afgifter eller skatter, forudsat at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjet indtil de genduføres.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen af ydet tjeneste, er de følgende genstande også fritaget for afgifter, vederlag og gebyrer som er omtalt i denne artikels stk. 1:
 - a) luftfartøjsforråd, importeret til eller leveret på en kontraherende parts territorium, og taget om bord, indenfor rimeligheds grænser, til brug om bord på et afrejsende luftfartøj der benyttes i international lufttrafik af den anden kontraherende part;
 - b) reservedele, herunder motorer, indført til en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer der benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab; og
 - c) brændstof, smøreolie, og tekniske forråd indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium til brug om bord på et luftfartøj benyttet i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, selv når disse forsyninger er beregnet til brug på en del af rejsen som overflyver territoriet tilhørende den kontraherende part hvor disse tages ombord.
3. Materiel og forsyninger angivet i denne artikels stk. 1 og 2 kan forlanges opbevaret under opsyn eller kontrol af de passende myndigheder.
4. Fritagelse i medfør af denne artikel er også gældende i situationer hvor luftfartsselskaber udpeget af en kontraherende part har indgået arrangementer med et andet luftfartsselskab eller andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel af de genstande m.v. som er specificeret i denne artikels paragraf 1 og 2, indenfor den kontraherende parts territorium, forudsat at et sådant andet luftfartsselskab eller luftfartsselskaber nyder

lignende lempelser fra den anden kontraherende part.

Artikel 7

Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr såvel som de materialer og forsyninger, som beholdes om bord på luftfartøjer tilhørende den ene kontraherende part, må kun udlooses på den anden kontraherende parts territorium efter tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheds opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

Artikel 8

Foreskrifter for klarering ved indrejse

1. Passagerer i transit via en kontraherende parts territorium skal kun underkastes en meget enkel told- og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte transit skal være fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.
2. En kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, gennemrejse, indvandring, pas, told og karantæne, skal efterkommes af det luftfartsselskab eller de luftfartsselskaber den anden kontraherende part har udpeget, og af eller på vegne af dets besætning, passagerer, fragt og post ved overflyvning af, indflyvning på, udflyvning fra, og mens de befinder sig indenfor den pågældende kontraherende parts territorium.

Artikel 9

Bestemmelser vedrørende kapacitet

1. Der skal være rimelig og lige adgang for hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber til at udføre lufttrafik på enhver rute angivet i tillægget til denne overenskomst.
2. Ved driften af den aftalte trafik på ruterne angivet i tillægget til denne overenskomst skal hver af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber tage hensyn til de interesser den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber har, således at den lufttrafik som sidstnævnte luftfartsselskab eller luftfartsselska-

ber yder på samme rute, ikke påvirkes på en utilbørlig måde.

3. Den aftalte trafik ydet af et udpeget luftfartsselskab skal bevare som sin primære målsætning at stille en kapacitet til rådighed, der er tilstrækkelig til de nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, post og fragt, der kommer fra eller har sit mål på den kontraherende parts territorium der udpeger luftfartsselskabet.

Artikel 10

Udveksling af statistisk materiale

Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal efter anmodning tilsende den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådant periodisk eller andet statistisk materiale, som med rimelighed kan kræves med henblik på at vurdere den kapacitet, som af førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber er indsat i den aftalte trafik.

Sådant materiale skal omfatte alle oplysninger, der er nødvendige for at fastslå omfanget af den trafik som luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne har udført i den aftalte trafik.

Artikel 11

Takster

1. De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber for befordring til eller fra den anden kontraherende parts territorium, skal fastsættes på et rimeligt niveau under behøring hensyntagen til alle i betragtning kommande faktorer, herunder driftsomkostninger, brugernes interesser, rimelig fortjeneste, og andre luftfartsselskabers takster.

De kontraherende parter er enige om at være særligt opmærksomme på takster, som kan afføde protest, fordi de forekommer urimeligt diskriminerende, uberettiget høje eller restriktive, kunstigt lave på grund af direkte eller indirekte tilskud eller støtte, eller ødelæggende.

2. De i denne artikel stk. 1 omhandlede takster kan aftales mellem de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber. Aftaler kan, hvis det er muligt, opnås efter drøftelser med andre luftfartsselskaber, som beflyver ruten eller dele af denne. De udpegede luftfartsselskaber skal imidlertid ikke

være udelukket fra at indgive, eller de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra at godkende, nogen takster.

3. De af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab foreslåede takster for trafik til og fra den anden kontraherende parts territorium skal forelægges for de kontraherende parters luftfartsmyndigheder i en sådan form som den kontraherende parts luftfartsmyndigheder særskilt måtte forlange. De skal forelægges mindst tredive (30) dage (eller en sådan kortere periode som de kontraherende parters luftfartsmyndigheder måtte aftale) før den foreslåede ikrafttrædelsesdato; i særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes, forudsat at de nævnte myndigheder samtykker heri. De foreslåede takster skal betragtes som værende forelagt hos en kontraherende parts luftfartsmyndigheder på den dato de modtages af disse luftfartsmyndigheder.
4. Hver kontraherende part skal være berettiget til at godkende eller afvise takster for enkelt eller retur flybefordring mellem de to parters territorier, som begynder på dens eget territorium.

Ingen af parterne skal gribe til ensidig handling for at hindre indførelsen af foreslåede takster eller bibeholdelsen af allerede gældende takster for enkelt eller retur flybefordring mellem de to parters territorier, som begynder på den anden parts territorium.

5. De takster, som skal benyttes af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab for befordring mellem den anden parts territorium og en tredje stats territorium på ruter dækket under denne overenskomst, skal være underkastet den anden parts godkendelseskrav.
6. Godkendelse af takster i overensstemmelse med stk. 4 ovenfor kan gives af hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder til de luftfartsselskaber, der forelægger taksterne. Hvis de pågældende luftfartsmyndigheder imidlertid ikke har givet den anden parts luftfartsmyndigheder skriftlig besked om misbilligelse af sådanne til den anden parts luftfartsselskab hørende takster indenfor enogtyve (21) dage fra forelæggelsesdatoen, skal de pågældende takster anses for godkendt. I tilfælde hvor forelæggelsesperioden er forkortet i overensstem-

melse med stk. 3 ovenfor, kan de kontraherende parters luftfartsmyndigheder enes om, at den periode, indenfor hvilken misbilligelse skal tilkendes, forkortes tilsvarende.

7. Hvor en kontraherende part finder at taksten for befordring til dens territorium falder indenfor kategorierne der er beskrevet i stk. 1, andet afsnit ovenfor, skal denne part tilkendegive utilfredshed over for den anden part indenfor enogtyve (21) dage fra takstens forelæggelsesdato, og kan gøre brug af de konsultationsprocedurer, der er beskrevet i stk. 9 nedenfor.
8. Tilkendegivelserne af misbilligelse og utilfredshed nævnt ovenfor skal anses for at være forelagt den anden kontraherende part på den dag de modtages af den part.
9. Hver kontraherende part kan udbede sig konsultationer angående enhver takst benyttet af en parts luftfartsselskab på en rute dækket af denne overenskomst, også hvor taksten har været underkastet tilkendegivelse af misbilligelse eller utilfredshed. Sådanne konsultationer skal holdes ikke senere end tredive (30) dage efter modtagelse af anmodningen. Parterne skal samarbejde om at sikre sig den nødvendige information til en gennemtænkt løsning af problemerne. Hvis parterne når til en aftale, skal hver part udfolde de største bestræbelser på at udføre aftalen. Hvis ingen aftale opnåes, skal beslutningen af den part fra hvis territorium befordringen udgår, være gældende.
10. Taksterne fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser skal forblive i kraft indtil nye takster er blevet fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser.

Ved godkendelse af takster kan en kontraherende parts luftfartsmyndigheder imidlertid knytte sådanne udløbsdatoer til deres godkendelse som de måtte finde passende. Hvor en takst har en udløbsdato, skal den forblive i kraft indtil udløbsdatoen, medmindre den bliver tilbagekaldt af pågældende luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, eller medmindre en erstattende takst forelægges og godkendes forud for udløbsdatoen.

Når en takst er blevet godkendt uden en udløbsdato, og hvor ingen ny takst er blevet forelagt og godkendt, skal denne takst forblive i kraft, indtil den pågældende kontraherende parts luftfartsmyndigheder indgiver varsel overfor pågældende luftfartsselskaber om ophævelse af denne godkendelse. Sådant varsel skal gives mindst halvfems (90) dage før takstens planlagte udløbsdato.

11. De kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber skal være berettigede til at matche (dvs. prisniveau, betingelser og udløbsdato) enhver takst, der er behørigt godkendt og benyttet af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab for rejse mellem det/de samme par byer på en rute mellem de kontraherende parter.
12. Begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal tilstræbe at sikre at (A) de takster som opkræves og indkasseres svarer til de godkendte takster, og at (B) intet luftfartsselskab reducerer nogen del af sådanne takster på nogen måde, direkte eller indirekte.

Artikel 12

Overførsel af indtjening

Hvert udpegede luftfartsselskab skal have ret til at omveksle og på begæring overføre lokale indtægter udover beløb udbetalt lokalt, til sit eget land. Omveksling og overførsler skal tillades uden restriktioner på grundlag af valutamarkedets gældende kurser for løbende betalinger på tidspunktet hvor sådanne midler fremlægges til omveksling og overførsel, og skal ikke underkastes nogen afgifter bortset fra de almindelige vederlag banker opkræver for at udføre sådanne omvekslinger og overførsler.

Artikel 13

Luftfartsselskabernes repræsentation

1. Hver kontraherende part skal på grundlag af gensidighed tilstå den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber ret til at opretholde repræsentanter på dens territorium, herunder kontorer, det administrative, forretningsmæssige og tekniske personale, der er fornødent til at opfylde det pågældende udpegede luftfartsselskabs behov.

2. Begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber skal have ret til at være involveret i salg af luftbefordring på den anden kontraherende parts territorium, enten direkte eller gennem agenter. De kontraherende parter skal ikke indskrænke det udpegede luftfartsselskabs eller luftfartsselskabers ret til at sælge, eller nogen person til at købe, sådan befordring i den lokale eller nogen anden frit vekselbar valuta. Ejheller skal de kontraherende parter indskrænke det udpegede luftfartsselskabs ret til at betale i lokal eller anden frit vekselbar valuta, deres lokalt pådragne udgifter.

Artikel 14

Godkendelse af fartplaner

1. Luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne udpeget af en kontraherende part skal forelægge dets eller deres trafikprogram til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheders godkendelse mindst femogfyrrer (45) dage forud for påbegyndelsen af driften. Trafikprogrammet skal i særdeleshed indeholde tidstabeller, trafikfrekvensen, og de typer luftfartøjer, der vil blive anvendt.
2. Enhver ændring foretaget i et godkendt lufttrafikprogram på et senere tidspunkt skal også forelægges til godkendelse.

Artikel 15

Luftfartssikkerhed

1. Hver kontraherende part bekræfter at deres gensidige forpligtelse til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod handlinger, som udgør ulovlig forstyrrelse, udgør en integreret del af denne overenskomst. Hver kontraherende part skal især handle i overensstemmelse med luftfartssikkerhedsbestemmelserne i »Konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer«, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, »Konventionen om Bekæmpelse af Ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer«, undertegnet i Haag den 16. december 1970, og »Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, og »Protokollen for Bekæmpelse af Ulovlige Voldshandlinger i Lufthavne som betjener International Civil Luftfart, Supplerende

Konventionen for Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, udfærdiget i Montreal den 23. september 1971, og undertegnet i Montreal den 24. februar 1988.

2. De kontraherende parter skal efter anmodning tilstå hinanden al nødvendig bistand for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, og enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.
3. De kontraherende parter skal, i deres gensidige relationer, handle i overensstemmelse med de gældende bestemmelser om luftfartssikkerhed, der er fastsat af den Internationale Civile Luftfartsorganisation, og som er indføjet i tillæg til »Konvention om international Civil Luftfart«, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944. Hver kontraherende part skal forlange, at de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på partens territorium, og de som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.
4. Hver kontraherende part anerkender, at deres luftfartsoperatører kan blive pålagt at overholde de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som omhandles i denne artikels stk. 3, som er fastlagt af den anden kontraherende part for indflyvning på, udflyvning fra, eller under ophold på den anden kontraherende parts territorium. Hver kontraherende part skal sikre, at der indenfor dens territorium er taget passende effektive forholdsregler for at beskytte luftfartøjet og til at undersøge passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kontraherende part skal også positivt overveje enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødekommelse af en særskilt trussel.
5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer, eller trussel herom, eller andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne eller luftnavigationsanlæg, skal de kontraherende parter bistå hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og ved an-

dre passende forholdsregler med henblik på hurtig og sikker afslutning på sådan hændelse eller trussel herom.

Artikel 16

Konsultation

Hver kontraherende part kan nårsomhelst anmode om konsultationer om gennemførelsen, fortolkningen eller anvendelse af denne overenskomst, eller dens efterlevelse. Sådanne konsultationer, som kan være mellem luftfartsmyndigheder, skal begynde indenfor en frist på tres (60) dage fra den dato den anden kontraherende part modtager en skriftlig anmodning, medmindre de kontraherende parter opnår enighed om noget andet.

Artikel 17

Ændringer

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i denne overenskomst, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. En sådan konsultation, som kan finde sted mellem luftfartsmyndighederne, og som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre de kontraherende parter enes om noget andet. Enhver sådan aftalt ændring skal træde i kraft når den er godkendt i overensstemmelse med begge kontraherende parters forfatningsmæssige krav, og bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.
2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages efter direkte aftale mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder.

Artikel 18

Bilæggelse af tvister

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de kontraherende parter først søge at bilægge den ved forhandling.
2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enten enes om at henvise tvisten til afgørelse af en person eller institution, eller

tvisten kan efter anmodning af en af de kontraherende parter indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol, bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf en udpeges af hver kontraherende part, og den tredje vælges af de således udpegede. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges indenfor et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan enhver af de kontraherende parter anmode præsidenten for rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om efter behov at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad situationen påkræver. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredje land, og skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen, og skal bestemme hvor voldgiften skal finde sted. Hvis formanden finder, at han er borger i et land, som ikke kan betragtes som værende neutralt i forhold til tvisten, skal den mest erfarne næstformand, som ikke på dette grundlag er inhabil, foretage udnævnelser. Voldgiftsdomstolen skal nå sin afgørelse ved stemmeflerhed.

3. Voldgiftsdomstolens udgifter skal deles lige-
ligt mellem de kontraherende parter.
4. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.
5. Hvis, og i givet fald så længe, en af de kontraherende parter ikke efterkommer en kendelse i medfør af denne artikels stk. 2, kan den anden kontraherende part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde enhver rettighed eller ethvert privilegium, som den i

medfør af denne overenskomst har tilstået den forsømmende kontraherende part eller det/de forsømmende udpegede luftfartsselskab(er).

Artikel 19

Registreringer

Denne overenskomst og dens tillæg, samt enhver senere ændring heri skal registreres i Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 20

Opsigelse

Hver kontraherende part kan når som helst meddele den anden kontraherende part om sin beslutning om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt videregives til Organisationen for International Civil Luftfart. I så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den kontraherendes parts modtagelse af meddelelsen, medmindre opsigelsen efter aftale er trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses for modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

Artikel 21

Ikrafttræden

Denne overenskomst træder i kraft fra dato for undertegnelsen.

Til bekræftelse heraf har de undertegnede, som er behørigt bemyndiget hertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i to eksemplarer, i Oslo den 24. november 1995 på engelsk, dansk og belarusisk, hver med samme gyldighed. I ethvert tilfælde af fortolkningsdivergens, skal den engelske tekst lægges til grund.

For Kongeriget
Danmarks Regering:

OLE F. JØRGENSEN

For Republikken
Belarus' Regering:

GRIGORI FJODOROV

(Danmark)

TILLÆG A

1. Ruter som skal drives af det af Kongeriget Danmarks regering udpegede luftfartsselskab
-

Kolonne 1
Pladser i Danmark

Kolonne 2
Minsk

2. Intet vil hindre et af hver kontraherende part udpeget luftfartsselskab at betjene andre pladser end dem, der er specificeret i dette tillæg, forudsat ingen kommercielle rettigheder udøves mellem disse pladser og den anden kontraherende parts territorium.

(Danmark)

TILLÆG B

1. Ruter som skal drives af det af Republikken Belarus' regering udpegede luftfartsselskab
-

Kolonne 1
Pladser i Belarus

Kolonne 2
København

2. Intet vil hindre et af enhver kontraherende part udpeget luftfartsselskab at betjene andre pladser end dem, der er specificeret i dette tillæg, forudsat ingen kommercielle rettigheder udøves mellem disse pladser og den anden kontraherende parts territorium.
-

[BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSE]

ПАГАДНЕННЕ ПАМІЖ УРАДАМ КАРАЛЕЎСТВА ДАНІЇ І УРАДАМ РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ АБ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІНАХ

Урад Каралеўства Даніі і Урад Рэспублікі Беларусь

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі і Пагаднення аб транзіце пры міжнародных паветраных зносінах, адкрытых для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944г.,

жадаючы заключыць Пагадненне ў адпаведнасці з названай Канвенцыяй з мэтай устанавлення рэгулярных паветраных зносін паміж іх тэрыторыямі; дамовіліся аб наступным:

Артыкул 1

Азначэнні

У мэтах гэтага Пагаднення:

- (а) "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944г., і ўключае любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 названай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або Канвенцыі згодна з Артыкуламі 90 і 94 Канвенцыі, як толькі гэтыя Дадаткі і папраўкі будуць прынятыя абодвума Дагаворнымі Бакамі;
- (б) тэрмін "авіяцыйныя ўлады" азначае ў адносінах да Каралеўства Даніі Міністэрства транспарту; а ў адносінах да Рэспублікі Беларусь Дзяржаўны камітэт па авіяцыі, або ў абодвух выпадках любую асобу ці орган, якія ўпаўнаважаны выконваць любыя функцыі, што выконваюцца ў гэты час названымі ўладамі;
- (в) тэрмін "назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое было назначана ў адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення;
- (г) тэрміны "тэрыторыя", "паветраныя зносіны", "міжнародныя паветраныя зносіны", "авіяпрадпрыемства" і "прыпынак з некамерцыйнай мэтай" маюць значэнне адпаведна, як запісана ў Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі;

- (д) "Пагадненне" азначае гэтак Пагадненне, Дадаткі да яго і любыя папраўкі да яго;
- (е) "Дадатак" азначае Дадатак да гэтага Пагаднення або папраўкі ў адпаведнасці з палажэннямі параграфу 2 Артыкула 17 гэтага Пагаднення. Дадаткі складаюць неад'емнае цэлае з гэтым Пагадненнем, а ўсе спасылкі на Пагадненне павінны ўключаць спасылку на Дадаткі, за выключэннем агавораных асобна;
- (ж) тэрмін "тарыф" азначае стаўкі, якія аплачваюцца за перавозку пасажыраў, багажу і грузу, а таксама ўмовы, на якіх гэтыя стаўкі прымяняюцца, уключаючы стаўкі і ўмовы іншых паслуг, якія аказваюцца перавозчыкам у сувязі з паветранымі перавозкамі, і ўключаючы аплату і ўмовы, якія прапановае агенцкае прадстаўніцтва, за выключэннем аплаты або ўмоў перавозкі пошты;
- (з) тэрмін "плата за карыстанне" азначае аплату, налічаную авіяпрадпрыемствам кампетэнтнымі ўладамі за карыстанне аэрапортам або сродкамі паветранай навігацыі, іх экіпажамі, пасажырамі і грузам.

Артыкул 2

Камерцыйныя правы авіяпрадпрыемстваў

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку наступныя правы на ажыццяўленне паветраных зносін авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі, якія назначаны другім Дагаворным Бокам:
 - (а) пералёту праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку без пасадкі;
 - (б) правядзення на ўказанай тэрыторыі пасадак з некамерцыйнай мэтай;
 - (в) правядзення пасадак на ўказанай тэрыторыі ў пунктах, пазначаных у Дадатку да гэтага Пагаднення, з мэтай пагрузкі на борт або выгрузкі пасажыраў, грузу, пошты, як асобна, так і ў спалучэнні, якія перавозяцца па міжнародных паветраных лініях.
2. Нішто ў параграфу 1 гэтага Артыкула не будзе разглядацца як прывілея назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку прымаць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, груз або пошту, якія накіроўваюцца ў іншы пункт гэтага Дагаворнага Боку, за плату або па найму.
3. Авіяпрадпрыемствы кожнага Дагаворнага Боку, якія адрозніваюцца ад авіяпрадпрыемстваў, назначаных у адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення, таксама будуць карыстацца правамі, названымі ў параграфу 1 (а) і (б) гэтага Артыкула.

Артыкул 3

Назначэнне авіяпрадпрыемстваў

1. Кожны Дагаворны Бок будзе мець права назначыць і пісьмова паведаміць пра гэта другому Дагаворнаму Боку адно або некалькі авіяпрадпрыемстваў з мэтай эксплуатацыі дагаворных ліній па вызначаных маршрутах, а таксама адмяніць або змяніць такія назначэнні.
2. Пры атрыманні такога назначэння другі Дагаворны Бок у адпаведнасці з палажэннямі параграфу (3) і (4) гэтага Артыкула без затрымкі дасць назначаным авіяпрадпрыемствам адпаведныя дазволы на эксплуатацыю.
3. Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку могуць патрабаваць, каб авіяпрадпрыемствы, назначаныя другім Дагаворным Боком, выконвалі ўмовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна і разумна прымяняюцца такімі ўладамі ў міжнародных паветраных зносінах згодна з палажэннямі Канвенцыі.
4. а) Урад Каралеўства Даніі будзе мець права адмовіць у дазеле на эксплуатацыю, названым у параграфу (2) гэтага Артыкула, або патрабаваць такія ўмовы, якія ён палічыць неабходнымі пры выкарыстанні назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2, у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Рэспубліцы Беларусь і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Рэспубліцы Беларусь.
- б) Урад Рэспублікі Беларусь будзе мець права адмовіць у дазеле на эксплуатацыю, названым у параграфу (2) гэтага Артыкула, або патрабаваць такія ўмовы, якія ён палічыць неабходнымі для выкарыстання назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2, у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Каралеўству Даніі і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Каралеўстве Даніі.
5. Авіяпрадпрыемства, якое назначана і атрымала названы дазвол, можа пачаць эксплуатацыю дагаворных авіяліній пры ўмове выканання авіяпрадпрыемствам усіх палажэнняў гэтага Пагаднення.

Артыкул 4

Скасаванне, прыпыненне дзеяння дазволу і ўвядзенне ўмоў.

1. Кожны Дагаворны Бок мае права скасаваць дазвол на эксплуатацыю або прыпыніць ажыццяўленне правоў, агавораных у Артыкуле 2 гэтага

Пагаднення, авіяпрадпрыемствамі другога Дагаворнага Боку, або азначыць выкананне гэтых правоў такімі ўмовамі, якія ён палічыць неабходнымі:

- a)(i) калі Урад Каралеўства Даніі ў любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Рэспубліцы Беларусь і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Рэспубліцы Беларусь.
 - (ii) калі Урад Рэспублікі Беларусь у любым выпадку, калі ён не мае доказаў таго, што эфектыўны кантроль за гэтым авіяпрадпрыемствам належыць Каралеўству Даніі і што авіяпрадпрыемства зарэгістравана і мае сваё галоўнае месца дзейнасці ў Каралеўстве Даніі.
 - b) калі такое авіяпрадпрыемства не выконвае законаў і правіл Дагаворнага Боку, які надае гэтыя правы; або
 - v) калі гэтае авіяпрадпрыемства не выконвае іншых умоў згодна з палажэннямі, прадпісанымі паводле гэтага Пагаднення.
2. Такое права можа быць рэалізаванае толькі пасля кансультацый з другім Дагаворным Боком, за выключэннем выпадкаў, калі неадкладная адмена і прыпыненне дзеяння дазволу на эксплуатацыю, названага ў параграфе (1) гэтага Артыкула, або ўвядзенне ў яго такіх умоў, неабходных для таго, каб пазбегнуць далейшага парушэння законаў і правіл.
- У гэтым выпадку кансультацыі будуць праведзены на працягу трыццаці (30) дзён з моманту атрымання Дагаворным Бокам пісьмовага запыту аб гэтым.

Артыкул 5

Карыстанне аэрапортамі ды іншымі авіясродкамі.

1. Дагаворны Бок не будзе спаганяць з назначаных авіяпрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку плату за карыстанне, якая перавышала б аплату, што спаганяецца з яе ўласных авіяпрадпрыемстваў, занятых паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў.

Любая плата за карыстанне сродкамі паветранай навігацыі, якая спаганяецца з міжнародных перавозак, што ажыццяўляюцца авіяпрадпрыемствамі, якія атрымалі дазвол аднаго з Дагаворных Бакоў, будзе разумна суадносіцца з коштам паслуг, што аказваюцца назначанаму авіяпрадпрыемству, і спаганяцца ў адпаведнасці з канкрэтнымі дырэктывамі, якія выпушчаны Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

2. Пры эксплуатацыі дагаворных авіяліній аднолькавыя ўмовы будуць прымяняцца ў адносінах да карыстання авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў аэрапортамі ды ўсімі іншымі сродкамі, якія знаходзяцца ў іх распараджэнні.
3. Кожны Дагаворны Бок будзе падтрымліваць правядзенне кансультацый па пытаннях аплаты паміж сваімі кампетэнтнымі ўладамі і авіяпрадпрыемствамі, якія карыстаюцца паслугамі і сродкамі, што даюцца гэтымі ўладамі па магчымасці праз прадстаўніцкія арганізацыі гэтых авіяпрадпрыемстваў. Такім карыстальнікам будуць давацца адпаведныя паведамленні з прычыны любых прапаноў аб змяненнях такой аплаты для таго, каб названыя карыстальнікі мелі магчымасць выказаць сваё меркаванне да правядзення змяненняў. Кожны Дагаворны Бок будзе таксама заахвочваць свае кампетэнтныя ўлады і такіх карыстальнікаў да абмену інфармацыяй адносна такой аплаты.

Артыкул 6

Мытныя зборы

1. Паветраныя судны, якія эксплуатуюцца на міжнародных паветраных лініях назначаным авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі любога з Дагаворных Бакоў, а таксама іх стацыянарнае абсталяванне, запасы паліва і змазачных матэрыялаў і запасы паветраных суднаў (уключаючы прадукты харчавання, напіткі і тытунёвыя вырабы), якія знаходзяцца на борце такіх паветраных суднаў, будуць вызвалены ад усіх мытных пошлін і збораў, аплаты за прагляд ды іншых збораў і падаткаў пры прыбыцці на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку пры ўмове, што такое абсталяванне і запасы застаюцца на борце паветраных суднаў да моманту іх вывазу.
2. За выключэннем выплат, заснаваных на кошце выкананых паслуг, наступныя вырабы таксама будуць вызвалены ад збораў і выплат, названых у параграфе 1 гэтага Артыкула:
 - а) запасы паветранага судна, узвезеныя або пастаўленыя на тэрыторыі аднаго Дагаворнага Боку і прынятыя на борт, у разумных межах, для скарыстання на борце вылятаючага паветранага судна, што ажыццяўляе міжнародныя паветраныя зносіны назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку;
 - б) запасныя часткі, уключаючы рухавікі, узвезеныя на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку для эксплуатацыі або рамонту паветраных суднаў, што эксплуатуюцца на міжнародных паветраных лініях назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку; і

- в) палива, змазочні матеріялы і расходні технічны запасы, якія ўвезены або пастаўлены на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку для карыстання на борце паветранага судна, што ажыццяўляе міжнародныя паветраныя зносіны назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, нават калі такія запасы будуць выкарыстоўвацца на частцы маршруту, што праходзіць над тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку, дзе яны былі ўзятыя на борт.
3. Абсталюванне і запасы, названыя ў пагарафах (1) і (2) гэтага Артыкула могуць быць пастаўлены пад кантроль адпаведных улад.
4. Ільготы, што дазволены ў адпаведнасці з гэтым Артыкулам, таксама будуць дадзены ў сітуацыях, калі назначаныя авіяпрадпрыемствы другога Дагаворнага Боку заключылі пагадненні з іншымі авіяпрадпрыемствамі аб пазыцы або перадачы на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку вырабаў, названых у параграфі (1) і (2) гэтага Артыкула, пры ўмове, што такое другое авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемствы атрымаюць такія ж ільготы з боку другога Дагаворнага Боку.

Артыкул 7

Захаванне бартавога абсталювання і запасаў.

Звычайнае бартавое абсталюванне, а таксама матэрыялы і запасы, якія знаходзяцца на борце паветранага судна любога з Дагаворных Бакоў, могуць быць выгружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з дазволу мытных улад гэтай тэрыторыі. У такім выпадку яны могуць быць пастаўлены пад кантроль названых улад да моманту іх вывазу або іншага выкарыстання ў адпаведнасці з мытнымі правіламі.

Артыкул 8

Правілы мытнага прагляду.

1. Пасажыры, што перамяшчаюцца транзітам праз тэрыторыю любога з Дагаворных Бакоў будуць падлягаць толькі спрошчанаму мытнаму і ўязному прагляду. Багаж і груз, што накіроўваюцца прамым транзітам, будуць вызвалены ад мытных збораў ды іншых падобных падаткаў.
2. Законы і правілы аднаго Дагаворнага Боку, якія адносяцца да ўезду, прагляду, транзіту, іміграцыі, пашпартных, мытных і каранцінных працэдур, будуць выконвацца назначаным авіяпрадпрыемствам або

авіапрадпрыемствамі другога Дагаворнага Боку, а таксама яго экіпажам і пасажырамі або адносна грузу і пошты пры ўездзе, выездзе і знаходжанні на тэрыторыі такога Дагаворнага Боку.

Артыкул 9

Правазныя ёмістасці

1. Назначаныя авіапрадпрыемствы другога Дагаворнага Боку будуць мець справядлівыя і аднолькавыя магчымасці для эксплуатацыі авіяліній на любым маршруце, агавораным у Дадатку да гэтага Пагаднення.
2. Падчас эксплуатацыі дагаворных ліній па маршрутах, агавораных у Дадатку да гэтага Пагаднення, назначаныя авіапрадпрыемствы любога з Дагаворных Бакоў будуць браць пад увагу інтарэсы назначанага авіапрадпрыемства або авіапрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку, каб пазбегнуць неспрыяльнага ўдзеяння на паветраныя зпасіны, якія ажыццяўляюцца апошнім авіапрадпрыемствам або авіапрадпрыемствамі.
3. Дагаворныя лініі, што забяспечваюцца назначанымі авіапрадпрыемствамі будуць мець сваёй галоўнай мэтай забеспячэнне правазных ёмістасцей, якія адпавядаюць бягучым і разумным меркаваным патрабаванням да правозкі пасажыраў, пошты і грузу, што паступаюць на тэрыторыю і выбываюць з тэрыторыі Дагаворнага Боку, які назначыў авіапрадпрыемства.

Артыкул 10

Абмен статыстыкай

Авіацыйныя ўлады любога з Дагаворных Бакоў будуць забяспечваць, паводле просьбы, перадачу авіацыйным уладам другога Дагаворнага Боку такія перыядычныя або іншыя статыстычныя справаздачи, якія могуць быць разумна неабходныя для перагляду правазных ёмістасцей, што забяспечваюцца па дагаворных авіялініях назначаным авіапрадпрыемствам першага Дагаворнага Боку.

Такія справаздачи будуць уключаць усю інфармацыю, неабходную для вызначэння аб'ёму перавозак, што ажыццяўляюцца авіапрадпрыемствам або авіапрадпрыемствамі на дагаворных паветраных лініях.

Артыкул 11

Тарыфы

1. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі аднаго з Дагаворных Бакоў адносна перавозак на тэрыторыю або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, будуць устаноўлены на разумным узроўні, з адпаведным улікам усіх звязаных з гэтым фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак і тарыфы другіх авіяпрадпрыемстваў.

Дагаворныя Бакі пагадзіліся надаваць асаблівую ўвагу тарыфам, якія могуць выклікаць прэрэчанні, таму што яны непамерна дыскрымінацыйныя, занадта высокія або абмежаваныя, або грабежніцкія, ненатуральна заніжаныя, таму што непасрэдна або ўскосна асігнаваныя або падтрымліваюцца.

2. Тарыфы, вызначаныя ў параграфе 1 гэтага Артыкула, могуць быць узгоднены назначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў. Пагадненні будуць, па магчымасці, дасягнуты праз кансультацыі з іншымі авіяпрадпрыемствамі, якія эксплуатауюць увесь або частку названага маршруту. Аднак, нішто не перашкодзіць вызначэнню любых тарыфаў назначаным авіяпрадпрыемствам або адабрэнню іх авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.

3. Тарыфы, прапанаваныя назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго з Дагаворных Бакоў адносна перавозак на або з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, павінны быць пададзены авіяцыйным уладам Дагаворных Бакоў у такім выглядзе, які авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў могуць асобна патрабаваць. Яны павінны быць пададзены прынамсі за трыццат (30) дзён (або ў карацейшы перыяд, які авіяцыйныя ўлады Дагаворнага Боку павінны ўзгадніць) перад прапанаванай датай увядзення; у спецыяльных выпадках ліміт часу можа быць скарачаны і падлягае дазволу гэтых улад. Прапанаваныя тарыфы павінны быць разгледжаны пасля іх падачы авіяцыйным уладам Дагаворнага Боку ў дату, калі яны атрыманы авіяцыйнымі ўладамі.

4. Кожны Дагаворны Бок будзе мець права адобрыць або не адобрыць тарыфы для аднабаковых або перавозак "туды" і "назад" паміж тэрыторыямі двух Дагаворных Бакоў, якія пачынаюцца на іх уласнай тэрыторыі.

Ні адзін з Дагаворных Бакоў не будзе ажыццяўляць аднабаковыя дзеянні па прадухіленні ўвядзення прапанаваных тарыфаў або абнаўлення тарыфаў ужо ў дзеянні для аднабаковых або перавозак "туды" і "назад" паміж тэрыторыямі двух Дагаворных Бакоў, якія пачынаюцца на тэрыторыі другога Боку.

5. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку для перавозак паміж тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку і трэцяй дзяржавай у сферы дзейнасці, прадугледжанай гэтым Пагадненнем, будуць падлягаць адабрэнню другога Дагаворнага Боку.
6. Адабрэнне тарыфаў у адпаведнасці з вышэйпамянёным параграфам 4 можа быць дадзена авіяцыйнымі ўладамі любога Дагаворнага Боку авіяпрадпрыемствам, якія ўстапаўліваюць тарыфы. Аднак, калі запікаўленыя авіяцыйныя ўлады не далі авіяцыйным уладам другога Боку паведамленне аб неадабрэнні такіх тарыфаў авіяпрадпрыемствам другога Боку на працягу дваццаці аднаго (21) дня з даты атрымання дакументаў, тарыфы, якія разглядаюцца, будуць адобраны. У выпадку скарачэння перыяду падачы дакументаў у адпаведнасці з вышэйпамянёным параграфам 3, авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў могуць пагадніцца аб тым, што перыяд, на працягу якога выяўлена неадабрэнне, павінен быць скарачаны адпаведна.
7. Калі кожны Дагаворны Бок лічыць, што тарыф для перавозкі на іх тэрыторыю зніжаецца ў межах катэгорый, названых у вышэйпамянёным параграфе 1, другі абзац, такі Бок будзе даваць заўвагі незадавальнення другому Боку на працягу дваццаці аднаго (21) дня з даты ўстанаўлення тарыфу і павінен карыстацца кансультацыйнымі працэдурамі, якія названы ў ніжэйпамянёным параграфе 9.
8. Заўвагі незадавальнення і асуджэння, згаданыя вышэй, будуць разгледжаныя як толькі будуць пададзены на разгляд другім Дагаворным Бокам у дату, у якую яны былі атрыманы гэтым Бокам.
9. Кожны Дагаворны Бок можа патрабаваць кансультацыі, якія маюць дачыненне да любога тарыфу авіяпрадпрыемства кожнага Боку ў сферы дзейнасці, прадугледжанай гэтым Пагадненнем, уключаючы выпадак, калі тарыф падлягае заўвагам незадавальнення або неадабрэння. Такія кансультацыі будуць праведзены не пазней, чым за трыццаць (30) дзён пасля атрымання запыту. Бакі будуць супрацоўнічаць у забеспячэнні інфармацыі, неабходнай для вырашэння спрэчных пытанняў. Калі Бакі дасягнуць пагаднення, кожны Бок прыкладзе ўсе намаганні, каб гэтае

пагадненне набыло моц. Калі пагадненне не дасягнута, то рашэнне Боку, на тэрыторыі якога перавозкі пачынаюцца, будзе пераважаць.

10. Тарыфы, якія назначаны ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула, будуць заставацца ў сіле да таго часу, пакуль новыя тарыфы не зацверджаны ў адпаведнасці з гэтым Артыкулам. Для зацвярджэння тарыфаў авіяцыйных ўлад аднаго Дагаворнага Боку могуць зацвердзіць такое заканчэнне тэрміну, якое налічаць адпаведным. Калі для тарыфаў вызначана заканчэнне тэрміну дзеяння, яны будуць заставацца ў сіле, пакуль не будзе належнага заканчэння перыяду, калі яны не будуць зменены авіяпрадпрыемствам або авіяпрадпрыемствамі, або калі яны будуць замелены тарыфамі, пададзенымі і адобранымі да заканчэння перыяду. Калі тарыф адобраны без заканчэння тэрміну і няма новага тарыфу, які пададзены і адобраны, гэты тарыф застаецца ў сіле да таго часу, пакуль авіяцыйныя ўлады Дагаворнага Боку, якія даюць заўвагі авіяпрадпрыемствам зацікаўленым ў заканчэнні яго зацвярджэння. Такая заўвага павінна быць пададзена за дзевяноста (90) дзён перад намерам сканчэння тэрміну дзеяння тарыфу.
11. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў будуць дазваляць выраўноўваць (узровень цэны, умовы і сканчэнне тэрміну) любыя тарыфы, якія належным чынам адобраны і прыняты назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго з Дагаворных Бакоў дзеля зносін паміж аднымі і тымі ж гарадамі-парамі па маршрутах паміж Дагаворнымі Бакамі.
12. Авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў будуць прыкладаць намаганні, каб забяспечыць (А) рух, узгоднены ўстаноўленым і адобраным тарыфам, (Б) каб ні адно авіяпрадпрыемства не памяншала любую частку такіх тарыфаў, якім бы там ні было спосабам, непасрэдна ці ўскосна.

Артыкул 12

Трансферт прыбытку

Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства будзе мець права канверсаваць і пераводзіць у сваю краіну, паводле патрабавання, паступленні, якія перавышаюць мясцовыя выдаткі. Канверсаванне і перавод будуць дазволены без абмежавання паводле абменнага курсу, дастасаванага да бягучых здзелак, які дзейнічае на момант падачы такіх паступленняў для канверсавання і пераводу, і не будзе абкладацца якімі-небудзь зборамі за выключэннем тых, якія звычайна спаганяюцца банкамі за ажыццяўленне такога канверсавання і пераводу.

Артыкул 13

Прадстаўніцтва авіяпрадпрыемства

1. Кожны Дагаворны Бок надае назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку, на аснове ўзаемнасці, права размяшчэння на яго тэрыторыі сваіх прадстаўніцтваў, уключачы офіс, адміністрацыйны, камерцыйны і тэхнічны персанал, які можа быць неабходны для задавальнення патрабаванняў зацікаўленага назначанага авіяпрадпрыемства.
2. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў будуць мець права займацца продажам паветраных паслуг другому Дагаворнаму Боку непасрэдна або праз агентаў. Дагаворныя Бакі не будуць абмяжоўваць права назначанага авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемстваў кожнага Дагаворнага Боку прадаваць і права любой асобы купляць такія перавозкі ў мясцовай або свабодна канверсаванай валюце. Акрамя гэтага, Дагаворныя Бакі не будуць абмяжоўваць права назначаных авіяпрадпрыемстваў выплачваць свае мясцовыя выдаткі ў мясцовай ды іншай свабодна канверсаванай валюце.

Артыкул 14

Зацвярджэнне раскладу палётаў

1. Авіяпрадпрыемства або авіяпрадпрыемствы, назначаныя адным з Дагаворных Бакоў, пададуць свае праграмы перавозак на зацвярджэнне авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку не пазней, чым за сорок пяць (45) дзён да пачатку эксплуатацыі. Праграма будзе ўключаць, у прыватнасці, расклад палётаў, рэгулярнасць зносін і віды паветраных суднаў, якія выкарыстоўваюцца.
2. Любое змяненне, якое зроблена ў зацверджанай праграме паветраных перавозак, будзе пададзена пазней таксама для зацвярджэння.

Артыкул 15

Авіяцыйная бяспека

1. Кожны Дагаворны Бок зноў пацвярджае, што яго абавязацельствы адносна другога Дагаворнага Боку па абароне бяспекі грамадзянскай

авіяцый супраць актаў незаконнага ўмяшання з'яўляюцца часткай гэтага Пагаднення. Кожны Дагаворны Бок, у прыватнасці, будзе дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі авіяцыйнай бяспекі, Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых актах, якія ўчыняюцца на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963г., Канвенцыі аб прадухіленні незаконнага захопу паветранага судна, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970г., Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, скіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Маврэалі 23 верасня 1971г., Пратакола па барацьбе з незаконнымі актамі насілля ў аэрапортах, якія абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю, што з'яўляецца дадаткам да Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, скіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Маврэалі 23 верасня 1971г., падпісанага 24 лютага 1988 г.

2. Кожны Дагаворны Бок абавязан даваць паводле просьбы другому Дагаворнаму Боку ўсю неабходную дапамогу для прадухілення актаў незаконнага захопу грамадзянскіх паветраных суднаў ды іншых незаконных актаў, скіраваных супраць бяспекі такіх паветраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў і сродкаў паветранай навігацыі, а таксама любой іншай пагрозы ў дачыненні да бяспекі грамадзянскай авіяцыі.
3. Дагаворныя Бакі будуць у сваіх узаемаадносінах дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, устаноўленымі Міжнароднай Арганізацыяй Грамадзянскай Авіяцыі і азначанымі як Дадаткі да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, што адкрыта для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года. Кожны Дагаворны Бок будзе патрабаваць, каб карыстальнікі паветраных суднаў, зарэгістраваныя ў яго, або карыстальнікі паветраных суднаў, чыё асноўнае месца працы або сталае месца жыхарства знаходзіцца на яго тэрыторыі, і карыстальнікі аэрапортаў на яго тэрыторыі дзейнічалі ў адпаведнасці з гэтымі палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы.
4. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца з тым, што ад такіх карыстальнікаў паветраных суднаў можа патрабавацца выкананне палажэнняў аб авіяцыйнай бяспецы, названых у параграфі (3) гэтага Артыкула, якія павінны выконвацца паводле патрабавання другога Дагаворнага Боку падчас узду, адбыцця або знаходжання ў межах тэрыторыі другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок абавязаны забяспечыць эфектыўнае прымяненне адпаведных мер на яго тэрыторыі для аховы паветраных суднаў і прагляду пасажыраў, экіпажа, асабістых рэчаў, багажу, грузу, пошты і бартавых запасаў да і падчас пасадкі або пагрузкі. Кожны Дагаворны Бок абавязаны таксама ўважліва разглядаць любую просьбу другога Дагаворнага Боку адносна прыняцця разумных спецыяльных мер бяспекі для прадухілення пэўнай пагрозы.

5. У выпадку інцыдэнту або пагрозы інцыдэнту незаконнага захопу грамадзянскага павеатранага судна ці іншых незаконных актаў супраць бяспекі такога павеатранага судна, пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў або сродкаў павеатранай навігацыі, кожны Дагаворны Бок абавязуецца спрыяць адзін аднаму праз падтрыманне сувязей ды прыняцце іншых неабходных мер, скіраваных на хуткую і бяспечную ліквідацыю такога інцыдэнту або яго пагрозы.

Артыкул 16

Кансультацыі

Любы Дагаворны Бок можа запытаць у любы момант аб правядзенні кансультацый адносна пытання ажыццяўлення, інтэрпрэтацыі або прымянення гэтага Пагаднення або выканання Пагаднення. Такія кансультацыі, што могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі, павінны пачацца не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён з даты атрымання пісьмовага запыту другога Дагаворнага Боку, калі Дагаворныя Бакі не пагадніліся аб іншым.

Артыкул 17

Змяненні

1. Калі любы з Дагаворных Бакоў палічыць неабходным змяніць любое палажэнне гэтага Пагаднення, ён можа запытаць аб правядзенні кансультацый з другім Дагаворным Бокам; такія кансультацыі, што могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі і вырашацца шляхам прамых перагавораў або перапіскі, павінны пачацца не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён з даты атрымання запыту, калі Дагаворныя Бакі не пагадніліся аб іншым. Любыя змяненні, што ўзгоднены такім чынам, набудуць моц пасля таго, як яны будуць пацверджаны ў адпаведнасці з канстытуцыйнымі ўмовамі абодвух Дагаворных Бакоў і шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.
2. Змяненні ў Дадатках да гэтага Пагаднення могуць ажыццяўляцца шляхам прамога Пагаднення паміж кампетэнтнымі авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў.

Артыкул 18

Урэгуляванне спрэчак

1. У выпадку ўзнікнення любой спрэчкі паміж Дагаворнымі Бакамі, якая звязана з інтэрпрэтацыяй або прымяненнем гэтага Пагаднення, Дагаворныя Бакі будуць у першую чаргу імкнуцца ўрэгуляваць яе шляхам прамых перагавораў.
2. У выпадку, калі Дагаворныя Бакі не могуць дасягнуць урэгулявання спрэчкі шляхам перагавораў, яны могуць згадзіцца на перадачу спрэчкі арбітру, або, паводле просьбы любога з Дагаворных Бакоў спрэчка можа быць пададзена на разгляд суда, які складаецца з трох арбітраў; пры гэтым кожны Дагаворны Бок назначае па адным арбітры, а трэці назначаецца двума ўжо назначанымі. Кожны з Дагаворных Бакоў павінен назначыць арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання па дыпламатычных каналах любым з Дагаворных Бакоў паведамлення аб арбітражным вырашэнні спрэчкі, пасля чаго трэці арбітр павінен быць назначаны на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. У выпадку, калі адзін з Дагаворных Бакоў не зможа назначыць арбітра на працягу агаворанага тэрміну, або калі трэці арбітр не назначаны на працягу агаворанага тэрміну, любы з Дагаворных Бакоў можа папрасіць Прэзідэнта Савета Міжнароднай Арганізацыі Грамадзянскай Авіяцыі назначыць арбітра або арбітраў, у залежнасці ад абставін. У такіх выпадках трэці арбітр павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы і выступаць як старшыня арбітражнага суда і вызначыць месца правядзення арбітражу. Калі Прэзідэнт лічыць, што ён з'яўляецца грамадзянінам краіны, якую нельга разглядаць як нейтральную краіну ў дачыненні да спрэчкі, у гэтым выпадку назначэнне будзе праведзена самым старэйшым з віцэ-прэзідэнтаў, чья кандыдатура не можа быць адхілена на той жа падставе. Арбітражны суд павінен прымаць рашэнні большасцю галасоў.
3. Выдаткі арбітражнага суда будуць падзелены пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі.
4. Дагаворныя Бакі абавязаны выконваць любыя рашэнні ў адпаведнасці з параграфам (2) гэтага Артыкула.
5. Калі любы з Дагаворных Бакоў не можа выканаць любое рашэнне ў адпаведнасці з параграфам (2) гэтага Артыкула, другі Дагаворны Бок можа абмежаваць або скасаваць любыя правы і прывілеі, якія ён надасць паводле гэтага Пагаднення Дагаворнаму Боку, што не выконвае рашэнне, або назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам, якія не выконваюць рашэнне.

Артыкул 19

Рэгістрацыя

Гэтае Пагадненне і Дадаткі да яго, а таксама любыя наступныя змяненні будучь рэгістравацца ў Міжнароднай Арганізацыі Грамадзянскай Авіяцыі.

Артыкул 20

Спыненне дзеяння

Любы з Дагаворных Бакоў можа ў любы час паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні спыніць дзеянне гэтага Пагаднення; адначасова такое паведамленне павінна быць накіравана ў Міжнародную Арганізацыю Грамадзянскай Авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне павінна спыніць сваё дзеянне праз дванаццаць (12) месяцаў пасля даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэтае паведамленне аб скасаванні не было анулявана паводле ўзгаднення да заканчэння гэтага тэрміну. Пры адсутнасці пацвярджэння аб атрыманні другім Дагаворным Бокам паведамлення павінна лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай Арганізацыяй Грамадзянскай Авіяцыі.

Артыкул 21

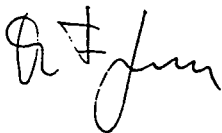
Уваходжанне ў сілу

Гэтае Пагадненне ўступіць у сілу з дня яго падпісання.

Для засведчання чаго ніжэйпадпісаныя паўнамоцныя прадстаўнікі, упаўнаважаныя на тое сваімі Урадамі, падпісалі гэтае Пагадненне.

Учынена ў Осла "24" летаноса 1995 года ў двух экзэмплярах на датскай, беларускай і англійскай мовах. Усе тэксты з'яўляюцца аўтэнтычнымі і маюць аднолькавую сілу. У выпадку разыходжанняў перавага аддадзена англійскаму тэксту.

За Урад
Каралеўства Даніі:



За Урад
Рэспблікі Беларусь:



Дадатак А

1. Маршруты, якія будуць эксплуатавацца авіяпрадпрыемствамі, назначанымі Урадам Каралеўства Даніі

Раздзел 1

Раздзел 2

Пункты ў Даніі

Мінск

2. Нішто не будзе перашкаджаць названаму авіяпрадпрыемству любога Дагаворнага Боку абслугоўваць пункты, што пазначаны ў гэтым Дадатку, пры ўмове, што некамерцыйныя правы рэалізаваны паміж гэтымі пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку.

ДАДАТАК В

1. Маршруты, якія эксплуатауюцца авіяпрадпрыемствам, назначаным Урадам Рэспублікі Беларусь.

Раздзел 1

Раздзел 2

Пункты ў Беларусі

Капенгаген

2. Нішто не будзе перашкаджаць названаму авіяпрадпрыемству любога Дагаворнага Боку абслугоўваць пункты, што пазначаны ў гэтым Дадатку пры ўмове, што некамерцыйныя правы рэалізаваныя паміж пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку.
-

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Belarus Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement³ opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article I

Definitions

For the purpose of this Agreement:

- (a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark the Ministry of Transport; and in the case of the Republic of Belarus the State Aviation Committee and Communications; or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term "designated airline", means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of the Agreement;
- (d) the terms "territory", "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning

laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

- (e) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;
- (f) "Annex" means the Annexes to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise provided;
- (g) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2

Traffic Rights

- I. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international Air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party;
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,

¹ Came into force on 24 November 1995 by signature, in accordance with article 21.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
 3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation of Airline

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to a designated airlines the appropriate operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. (a) The Government of the Kingdom of Denmark shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Belarus and that

the airline is incorporated and has its principal place of business in Belarus.

- (b) The Government of the Republic of Belarus shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:
 - (a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Denmark in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Belarus and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Belarus.
 - (ii) in the case of the Government of the Republic of Belarus in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Denmark and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Denmark.
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - (c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under its control.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for change in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of

either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be relieved from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated aircraft of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from the other Contracting Party.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.

Article 9

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.
3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as its primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the

territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10

Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline or airlines on the agreed services.

Article 11

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, the interests of users, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties. Agreements may, if possible, be reached through consultations with other airlines operating over the whole or parts of the same route. However, the designated airlines shall not be precluded from filing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs.
3. The tariffs proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the territory of the other Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of the Contracting Party may

separately require. They shall be submitted at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed date of introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities. The proposed tariffs shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which they are received by those aeronautical authorities.

4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory.

Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of tariffs already in effect for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party.
6. Approval of tariffs in accordance with paragraph 4 above may be given by the aeronautical authorities of either Contracting Party to the airlines filing the tariffs. However, if the aeronautical authorities concerned has not given in writing to the aeronautical authorities of the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline of the other Party within twentyone (21) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with Paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.
7. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 1, second Passage above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party within twentyone (21) days of the date of filing of the tariff, and may avail

itself of the consultation procedures set out in Paragraph 9 below.

8. The notices of disapproval and dissatisfaction mentioned above shall be treated as having been submitted to the other Contracting Party on the date on which they are received by the Party.
9. Each Contracting Party may request consultations regarding any tariff of an airline of either Party for service covered by this Agreement, including where the tariff has been subject to notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after the receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for the reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
10. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may, however, attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

When a tariff has been approved without an expiry date, and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force, until the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned gives notice to the airlines concerned terminating its approval. Such notice shall be given at least ninety (90) days before the intended expiry date of the tariff.

11. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to match (i.e. price level, conditions and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties for travel between the same city-pair(s) on a route between the Contracting Parties.
12. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure

that (A) the tariffs charged and collected conform to the approved tariffs and (B) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 12

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 13

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory its representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airline or airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of the designated airlines to pay in local or in any freely convertible currency their locally incurred costs.

Article 14

Approval of Flight Schedules

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their

traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the "Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft", signed at Tokyo on 14 September, 1963,¹ the "Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft", signed at The Hague on 16 December, 1970,² "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation", signed at Montreal on 23 September, 1971,³ and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation", done at Montreal on 23 September, 1971, signed at Montreal on 24 February, 1988.⁴
2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crews, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or application of this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this

Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct Agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where the arbitration will be held. If the President considers that he is a

national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 19

Registration

This Agreement and its Annexes and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its

decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Entry into Force

This Agreement will enter into force from the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Oslo on 24 November 1995 in duplicate in the English, Danish and Belarussian languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Kingdom of Denmark:

OLE F. JØRGENSEN

For the Government
of the Republic of Belarus:

GRIGORIJ FJODOROV

(Denmark)

ANNEX A

1. Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Kingdom of Denmark
-

Column 1
Points in Denmark

Column 2
Minsk

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

(Denmark)

ANNEX B

1. Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Republic of Belarus
-

Column 1
Points in Belarus

Column 2
Copenhagen

2. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la République du Bélarus;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944³, et

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs, conformément aux dispositions de ladite Convention;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports et, en ce qui concerne la République du Bélarus, du Comité d'Etat de l'aviation et des communications; ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification donnée respectivement dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement y relatif;

¹ Entré en vigueur le 24 novembre 1995 par la signature, conformément à l'article 21.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

f) Le terme « Annexes » s'entend des Annexes au présent Accord ou telles qu'elles peuvent être modifiées conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17 du présent Accord. Les Annexes font partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également les Annexes à moins de convention contraire;

g) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances fixées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Y faire escale aux points indiqués dans les Annexes au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés au paragraphe 1, a et b du présent article.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. a) Le Gouvernement du Royaume du Danemark a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Bélarus et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège au Bélarus.

b) Le Gouvernement de la République du Bélarus a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège au Danemark.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) i) En ce qui concerne le Gouvernement du Royaume du Danemark, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré au Bélarus, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège au Bélarus;

ii) En ce qui concerne le Gouvernement de la République du Bélarus, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré au Danemark, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège au Danemark;

b) Si cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite de consultation.

Article 5

UTILISATION DES AÉROPORTS ET DES INSTALLATIONS

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est de façon raisonnable liée au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de son autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces compagnies. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 6

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 7

STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 8

FORMALITÉS D'ADMISSION

1. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle de l'immigration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

Article 9

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans les Annexes au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière (ou ces dernières) assure.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 10

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) sur les services convenus.

Article 11

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, des intérêts des utilisateurs, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

Les Parties contractantes conviennent d'accorder une attention en particulier aux tarifs susceptibles de soulever des objections parce que par trop discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs, maintenus à des taux artificiellement bas en raison de subvention ou de soutien direct ou indirect.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes. Ces entreprises peuvent consulter d'autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou une partie de la même route. Toutefois, les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent être empêchées de fixer leurs tarifs, les autorités aéronautiques des Parties contractantes de leur côté ne pouvant être empêchées d'approuver lesdits tarifs.

3. Les tarifs proposés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport vers une région de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite région sont déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes sous une forme permettant aux autorités aéronautiques de demander séparément des précisions. Ils sont déposés trente (30) jours au moins (ou dans un délai plus court sur lequel peuvent se mettre d'accord les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; dans des cas spéciaux, ce délai peut être raccourci sous réserve du consentement desdites autorités. Les tarifs proposés sont considérés comme ayant été déposés auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle ils sont reçus par lesdites autorités.

4. Chaque Partie contractante a le droit d'approuver ou de refuser les tarifs pour le transport aller ou aller-retour entre les territoires des deux Parties contractantes, qui commence sur son propre territoire.

Aucune des Parties ne prend de mesure unilatérale pour empêcher l'inauguration des tarifs proposés ou la poursuite des tarifs déjà appliqués pour le transport aller ou aller-retour entre les territoires des deux Parties commençant sur les territoires de l'autre Partie.

5. Les tarifs devant être appliqués par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers pour les services couverts par le présent Accord sont soumis à l'approbation de l'autre Partie.

6. L'approbation des tarifs, conformément au paragraphe 4 ci-dessus, peut être donnée par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien déposant les tarifs. Toutefois, si les autorités aéronautiques concernées n'ont pas donné par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une notification de désapprobation desdits tarifs de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie dans les vingt-et-un (21) jours qui suivent la date de dépôt, les tarifs concernés sont considérés approuvés. Dans le cas où la période de dépôt est raccourcie conformément au paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent décider d'un commun accord de réduire également la période au cours de laquelle la notification du désaccord est donnée.

7. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'un tarif de transport vers son territoire relève des catégories décrites au paragraphe 1, second paragraphe ci-dessus, ladite Partie contractante adresse sa notification de désaccord à l'autre Partie dans les vingt-et-un (21) jours à compter de la date de dépôt du tarif et peut se prévaloir des procédures de consultation exposées dans le paragraphe 9 ci-après.

8. Les notifications de désaccord et de désapprobation mentionnées ci-dessus sont considérées comme ayant été soumises à l'autre Partie contractante à la date à laquelle elles sont reçues par ladite Partie.

9. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet d'un tarif quelconque d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie pour les services couverts par le présent Accord notamment dans le cas où le tarif a fait l'objet d'une notification de désaccord ou de désapprobation. Ces consultations sont organisées au plus tard trente (30) jours après la réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent pour rassembler les informations nécessaires à une solution satisfaisante des problèmes. Si les Parties contractantes se mettent d'accord, chacune d'elles fait le maximum pour appliquer l'Accord. Dans la négative, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport a son point de départ prévaut.

10. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent toutefois accompagner leur approbation des dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou sans qu'un nouveau tarif ait été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée notifient à l'entreprise de transport aérien intéressée la fin de son approbation. Une telle notification doit être donnée quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif.

11. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent harmoniser (c'est-à-dire niveau des prix, conditions et dates d'expiration) tout tarif dûment approuvé et appliqué par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour des voyages entre les deux mêmes villes situées sur une route entre les Parties contractantes.

12. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de veiller à ce que A) les tarifs imposés et collectés soient conformes aux tarifs approuvés et B) qu'aucune entreprise de transport aérien accorde un rabais sur une portion de ces tarifs directement ou indirectement.

Article 12

TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicables aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

Article 13

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante de vendre et celui de n'importe quelle personne d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en devises librement convertibles. Une Partie contractante ne restreint pas non plus le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de payer en monnaie locale ou en devises librement convertibles ses dépenses locales.

Article 14

APPROBATION DES HORAIRES

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante soumet pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Le programme contient en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toutes modifications apportées ultérieurement à des horaires déjà approuvés sont également soumises à approbation.

Article 15

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988¹.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être invités à observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main, d'inspecter comme il convient les équipages et les marchandises, y compris les bagages de soute, et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 16

CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ou sur le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui ont lieu entre les autorités aéronautiques, commencent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1589, p. 474.

Article 17

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débute dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications aux Annexes au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 18

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de Président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage doit être organisé. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, fixe le rendez-vous. Le tribunal arbitral rend sa sentence à la majorité des voix.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante, et aussi longtemps que dure cet état de chose, ne se conforme pas à une décision prise au titre du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou

privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 19

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et ses Annexes, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Oslo le 24 novembre 1995 en double exemplaire en langues anglaise, danoise et biélorussienne, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence quant à l'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement
du Royaume du Danemark :

OLE F. JØRGENSEN

Pour le Gouvernement
de la République du Bélarus :

GRIGORIJ FJODOROV

ANNEXE A

(Danemark)

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement du Royaume du Danemark

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points au Danemark	Minsk

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

ANNEXE B

(Danemark)

1. Routes devant être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée du Gouvernement de la République du Bélarus

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>
Points au Bélarus	Copenhague

2. Rien n'empêchera l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes de desservir d'autres points que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.